EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 14.12.2017
COM(2017) 775 final

BERICHT DER KOMMISSION AN DEN RAT UND DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

über die Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Januar 2012 über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs

INHALTSVERZEICHNIS

1. EINLEITUNG 2
1.1. Zweck des Berichts 2
1.2. Rechtlicher Rahmen – Hintergrund 2
1.3. Politischer Kontext 3
1.4. Erfassung der Mitgliedstaaten und anderer Länder 3
2. FOLGEMASSMAHMEN IM ANSCHLUSS AN DIE DURCHFÜHRUNG DER VERORDNUNG 4
2.1. Einhaltung rechtlicher Verpflichtungen 4
2.2. In den Mitgliedstaaten verwendete Datenerfassungsmethoden 4
2.3. Verwaltungsaufwand für die Mitgliedstaaten 4
2.4. Verringerung und Vereinfachung des Verwaltungsaufwands 5
2.5. Datenvalidierung und Qualität der eingegangenen statistischen Daten 5
2.6. Methodische Unterstützung der Mitgliedstaaten 6
3. STATISTISCHE ERGEBNISSE 7
3.1. Trends im Bereich Straßengüterverkehr in der EU 7
3.2. Datenverbreitung 7
3.2.1. Eurobase-Verbreitungstabellen 7
3.2.2. Veröffentlichungen 7
4. Weitere Entwicklung des Güterkraftverkehrs in der EU 8
5. SCHLUSSFOLGERUNGEN 9

1. EINLEITUNG

1.1. ZWECK DES BERICHTS

Gemäß Artikel 7 der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Januar 2012 über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs[1] muss die Kommission bis 31. Dezember 2014 und danach alle drei Jahre dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung vorlegen. Dies ist der zweite Bericht, mit dem diese Anforderung erfüllt wird.

Im Bericht werden der Hintergrund, der politische Kontext sowie der Erfassungsbereich der Rechtsvorschrift dargestellt. Anschließend werden mit der Durchführung der Verordnung verbundene Fragen erläutert und die statistischen Ergebnisse präsentiert. In den letzten Abschnitten wird auf die Maßnahmen eingegangen, die im Nachgang zu den im ersten Bericht erhaltenen Vorschlägen zur Weiterentwicklung der Straßengüterverkehrsstatistik ergriffen wurden.

1.2. RECHTLICHER RAHMEN – HINTERGRUND

Bei der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 handelt es sich um eine Neufassung der Verordnung (EG) Nr. 1172/98 des Rates vom 25. Mai 1998 und der darauffolgenden Änderungsfassungen zur Anpassung der Rechtsgrundlage für die Erfassung von Straßengüterverkehrsdaten an die Bestimmungen des Lissabon-Vertrags. Somit stellt diese Verordnung einen Fortschritt bei der Weiterentwicklung der Verkehrsstatistik in der EU dar. Die Verordnung bildet die Rechtsgrundlage für die Erfassung eines breiten Spektrums von Güterkraftverkehrsdaten. In der Verordnung wird die Übermittlung von Mikrodaten aus Erhebungen von Güterkraftverkehrsunternehmern an die Kommission vorgeschrieben und damit auch der Stellenwert von Qualität und Vergleichbarkeit der Statistiken betont.

Die Verordnung (EU) Nr. 70/2012 wurde so gestaltet, dass vergleichbare, verlässliche, harmonisierte, regelmäßige und umfassende statistische Daten über den Umfang und die Entwicklung des Güterkraftverkehrs an die Kommission, die anderen EU-Organe und die nationalen Regierungen weitergeleitet werden können. Diese Daten sind für die Gestaltung, Überwachung und Bewertung der Politik der EU erforderlich.

Die Mitgliedstaaten übermitteln die Daten an die Kommission in Form von Mikrodaten: Dadurch können den Nutzern Statistiktabellen mit verschiedenen Kombinationen von Variablen – unter Wahrung der Vertraulichkeitsbestimmungen – zur Verfügung gestellt werden.

Bei der Abfassung der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 wurde darauf geachtet, die Transportunternehmer soweit wie möglich zu entlasten. Die Datenerfassung erfolgt anhand einer Stichprobenerhebung. Somit werden nur für eine Stichprobe von Kraftfahrzeugen und für einen begrenzten Zeitraum (im Allgemeinen eine Woche) Angaben verlangt. Die

[1] Verordnung (EU) Nr. 70/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Januar 2012 über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs (Text von Bedeutung für den EWR), ABl. L 32 vom 3.2.2012, S. 1-18.

Mitgliedstaaten können Beförderungen von der Erhebung ausnehmen, wenn bestimmte Schwellenwerte in Bezug auf das Fahrzeug nicht überschritten werden.[2]

1.3. POLITISCHER KONTEXT

Für die Gestaltung der gemeinsamen Verkehrspolitik bedarf es eingehender Kenntnisse über den Umfang und die Entwicklung des Güterkraftverkehrs.

Dies ist politisch äußerst relevant: Im Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“[3] wurden zehn Ziele für ein wettbewerbsfähiges und ressourceneffizientes Verkehrssystem festgelegt (Benchmarks für die angestrebte Verringerung der Treibhausgasemissionen um 60 %). Ausführliche Güterkraftverkehrsstatistiken werden zur Überwachung der Fortschritte benötigt, die bei der Verwirklichung einiger dieser Ziele (z. B. bei der bis 2030 angestrebten Verlagerung auf andere Verkehrsträger von 30 % des Güterkraftverkehrs auf Strecken über 300 km) erreicht werden.

Damit die Kommission die ihr im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik übertragenen Aufgaben erfüllen kann, braucht sie vergleichbare, zuverlässige, aufeinander abgestimmte, regelmäßige und umfassende Statistiken über den Umfang und die Entwicklung des Güterkraftverkehrs, der mit in der EU zugelassenen Fahrzeugen durchgeführt wird, sowie über den Nutzungsgrad der Fahrzeuge, mit denen diese Beförderungen erfolgen.

Die im Rahmen der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 erfassten Daten sind auch für Berufsverbände, Verkehrsunternehmen, Wissenschaftler und Entwickler von Modellen im Bereich des Straßenverkehrs von sehr großem Nutzen, da eingehende Marktkenntnisse dazu beitragen, die in der Branche tätigen Unternehmen wettbewerbsfähiger zu machen.

1.4. ERFASSUNG DER MITGLIEDSTAATEN UND ANDERER LÄNDER

Die Verordnung (EU) Nr. 70/2012 gilt unmittelbar und in ihrer Gesamtheit in jedem Mitgliedstaat.

Durch sie werden alle Mitgliedstaaten zur Bereitstellung von Daten verpflichtet. Im Einklang mit Artikel 1 Absatz 3 der Verordnung stellt Malta die einzige Ausnahme dar, da dort nur eine geringe Anzahl von Güterkraftfahrzeugen zugelassen ist, die eine beglaubigte Kopie der Gemeinschaftslizenz mitführen. Durch die Erfassung von aussagekräftigen und zuverlässigen Daten über einen kleinen Fuhrpark würden die maltesischen Unternehmen unverhältnismäßig stark belastet.

Die beiden EFTA-Länder Norwegen und Schweiz stellen ebenfalls Daten bereit.

[2] Jeder Mitgliedstaat kann aus dem Anwendungsbereich dieser Verordnung die Güterkraftfahrzeuge ausnehmen, deren Nutzlast oder zulässiges Gesamtgewicht einen bestimmten Wert unterschreitet. Dieser Wert darf 3,5 t Nutzlast oder 6 t zulässiges Gesamtgewicht bei Einzelkraftfahrzeugen nicht überschreiten.
[3] KOM(2011) 144 vom 28.3.2011.

2. FOLGEMASSMAHMEN IM ANSCHLUSS AN DIE DURCHFÜHRUNG DER VERORDNUNG

2.1. EINHALTUNG RECHTLICHER VERPFLICHTUNGEN

Die in der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 festgelegten Verpflichtungen zur Datenbereitstellung wurden sehr genau eingehalten. Alle Mitgliedstaaten übermittelten die angeforderten Datensätze, wobei es nur in einigen Fällen zu Verzögerungen kam, die hauptsächlich auf IT-Umstellungen auf nationaler Ebene zurückzuführen waren. Dies ermöglicht die Erstellung hochwertiger und verlässlicher Statistiken über den Güterkraftverkehr in Europa.

2.2. IN DEN MITGLIEDSTAATEN VERWENDETE DATENERFASSUNGSMETHODEN

Durch die in der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 enthaltenen Bestimmungen zur Methodik wird ein gemeinsamer Rahmen zur Gewährleistung einer harmonisierten Datenerfassung und vergleichbarer Daten vorgegeben.

Die Kommission erfasst alle drei Jahre Angaben en zu den nationalen Datenerhebungsmethoden (Verwendung von Registern, Methodik der Stichprobenentnahme, Erfassungsbereich usw.) und stellt diese in ihrer Veröffentlichung „Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries“ zur Verfügung.

2.3. VERWALTUNGSAUFWAND FÜR DIE MITGLIEDSTAATEN

Bei der Abfassung der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 wurde besonderer Wert darauf gelegt, den Aufwand für die Mitgliedstaaten so gering wie möglich zu halten. In den meisten Meldeländern entsprachen die bereits vorhandenen Verfahren den Anforderungen der Datenerhebung, sodass keine darüber hinausgehenden Maßnahmen ergriffen werden mussten. Die Kommission erfasste auch Informationen über den Beantwortungsaufwand.

Generell waren nur einige wenige Mitgliedstaaten in der Lage, genaue Angaben zu dem durch die Durchführung der Verordnung verursachten Aufwand zu machen. Dennoch konnten folgende Schlussfolgerungen gezogen werden:

- Bezüglich der regelmäßigen Bereitstellung von Daten betrachtet die überwiegende Mehrheit der Meldeländer, die eine Antwort übermittelten, den Arbeitsaufwand als akzeptabel.
- Was den mit der Datenerfassung verbundenen Aufwand betrifft, so gibt es – insbesondere je nach den bestehenden nationalen Datenkompilierungssystemen – beträchtliche Unterschiede zwischen den einzelnen Ländern. Konkret stellt sich die Situation auf der Grundlage der Stichprobe von Meldeländern, die dazu Angaben machten, wie folgt dar:
    - Die durchschnittliche Zeitspanne, die von den Auskunftgebenden benötigt wird, um Daten für ein Fahrzeug mit Fahrten im Erhebungszeitraum bereitzustellen, beträgt je nach Datenerfassungssystem schätzungsweise etwa 10 bis 45 Minuten;
    - die durchschnittliche Zeitspanne, die von den Auskunftgebenden benötigt wird, um Daten für ein im Erhebungszeitraum nicht aktives Fahrzeug bereitzustellen, beträgt schätzungsweise etwa 2 bis 7 Minuten;
    - der Meldeaufwand verringert sich für die Auskunftgebenden erheblich, wenn Daten in elektronischem Format erfasst und übermittelt werden können.

Es sei darauf hingewiesen, dass der Aufwand, der mit der im Kontext der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 durchgeführten Datenerfassung verbunden ist, durch den Mehrwert der damit erstellten Statistiken ausgeglichen wird. Hierzu ist Folgendes anzumerken:

- Die Kommission verwaltet die von jedem Mitgliedstaat vorgelegten vertraulichen nationalen Mikrodaten und erstellt detaillierte nationale Daten (D-Tabellen). Dank dieser Tabellen verfügen alle Meldeländer über vollständige statistische Informationen über alle Güterkraftverkehrsaktivitäten, die in ihrem Hoheitsgebiet von Lastwagen durchgeführt werden, die in der gesamten EU (außer Malta), in der Schweiz und in Norwegen zugelassen sind. Mit der Durchführung dieser Verordnung und durch die von der Kommission bereitgestellten Dienste wird verhindert, dass auf nationaler Ebene Daten über ausländische Lastwagen doppelt erfasst werden.
- Die teilnehmenden Länder haben großes Interesse an den erstellten Statistiken. Die Erhebungsergebnisse bringen einen Mehrwert und sind für die Überwachung des Güterkraftverkehrs in Europa von entscheidender Bedeutung.
- Durch die Erfassung und Verwaltung von Angaben auf der Ebene der Mikrodaten lässt sich der spezifische Bedarf der EU-Politik an Statistiken unverzüglich und ohne zusätzlichen Aufwand auf nationaler Ebene flexibel decken. Derartige Informationen werden häufig von operativen Dienststellen für die Abfassung von Berichten oder die Bewertung einschlägiger Rechtsvorschriften oder Zielvorgaben angefordert.

2.4. VERRINGERUNG UND VEREINFACHUNG DES VERWALTUNGSAUFWANDS

Die Verringerung und Vereinfachung des Verwaltungsaufwands ist der Kommission nach wie vor ein Anliegen. Ausgehend von den Rückmeldungen der Mitgliedstaaten führt die Kommission in Zusammenarbeit mit den nationalen statistischen Ämtern konkrete Maßnahmen zur Verringerung des Aufwands durch, der für die nationalen Behörden und die Auskunftgebenden mit der Datenerfassung und -meldung verbunden ist. Diese Maßnahmen umfassen Folgendes:

1. die Entwicklung von Instrumenten für eine einfachere Meldung detaillierter regionaler Daten (NUTS-3-Ebene);
2. die Entwicklung von automatisierten Instrumenten und Routinen zur Übertragung und Validierung der Mikrodaten, mit denen die Mitgliedstaaten Feedback zur Datenqualität und zu konkreten Fehlern bei den jeweiligen Datensätzen erhalten;
3. Förderung der Einführung von elektronischen Fragebogen und webbasierten Meldesystemen auf nationaler Ebene sowie diesbezügliche Hilfestellung;
4. Organisation von regelmäßigen Treffen, bei denen sich nationale Sachverständige aus den Mitgliedstaaten (Arbeitsgruppen und Taskforces) und Experten aus den benachbarten Ländern über bewährte Verfahren austauschen und die Datenqualität sowie die damit verbundenen Probleme und Lösungen erörtern können.

2.5. DATENVALIDIERUNG UND QUALITÄT DER EINGEGANGENEN STATISTISCHEN DATEN

Während die Mitgliedstaaten für die Qualität der Durchführung der Güterkraftverkehrserhebung verantwortlich sind, ergreift die Kommission sämtliche Maßnahmen, um die eingelangten Daten auf Fehler zu prüfen, und sorgt für ein leistungsfähiges, verlässliches IT-System zur Validierung und Verarbeitung der Daten. Die

Kommission gibt den Mitgliedstaaten regelmäßig Rückmeldung zu Fragen, zu denen möglicherweise weitere Recherchen erforderlich sind.

Die Meldeländer bemühen sich nach Kräften, Fehler, insbesondere solche, die wiederholt auftreten, zu beheben. Das Validierungsverfahren umfasst die vierteljährliche und jährliche Validierung der Mikrodaten sowie Prüfungen der Zeitreihen für den nationalen und den internationalen Verkehr bzw. den Gesamtverkehr:

- *Validierung der Mikrodaten*: Zur Erstellung fehlerfreier Datensätze erhalten die Meldeländer für jede Datenübermittlung einen Validierungsbericht, der ausführliche Angaben auf der Ebene der Mikrodaten enthält, damit etwaige Fehler einfach korrigiert werden können. Dies erfolgt im Rahmen eines iterativen Prozesses, bis alle Fehler korrigiert sind. Außerdem entwickelt die Kommission ihre Validierungsregeln ständig weiter, um dem sich ändernden Bedarf gerecht zu werden und die Erstellung hochwertiger Statistiken zu gewährleisten.
- *Überprüfungen der Zeitreihen*: Nach Auffassung der Kommission (Eurostat) ist es wichtig, statistische Ausreißer in den Zeitreihen vor der Veröffentlichung der Daten festzustellen, da Güterkraftverkehrsstatistiken in verschiedene Berichte der Kommission einfließen, in denen Rückschlüsse über Entwicklungen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt gezogen werden. Konkret werden die Meldeländer um die Bestätigung von Trends gebeten, wenn signifikante Abweichungen festgestellt werden. Nötigenfalls legen die Mitgliedstaaten überarbeitete Datensätze vor oder liefern Begründungen für erhebliche Zeitreihenabweichungen.

Alle Meldeländer überprüfen die Daten, wenn Fehler auftreten.

2.6. METHODISCHE UNTERSTÜTZUNG DER MITGLIEDSTAATEN

Die Kommission bietet den Mitgliedstaaten kontinuierlich methodische und technische Unterstützung bei der Durchführung der Verordnung über die Güterkraftverkehrsstatistik und sorgt dafür, dass ein hochwertiges Informationssystem für Daten und Metadaten zur Verfügung steht.

Die Kommission hat zwei Referenzhandbücher erstellt, um den Meldeländern mit Anleitungen zur Methodik bei der Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 zur Seite zu stehen:

- *Road freight transport methodology*[4] über die grundlegende Methodik für die Erstellung von Güterkraftverkehrsstatistiken in den Mitgliedstaaten sowie den Kandidaten- und EFTA-Ländern;
- *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and Candidate Countries*[5] über Methodik-Aspekte, die für die Güterkraftverkehrserhebungen in den Meldeländern relevant sind.

[4] http://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-16-105?inheritRedirect=true&redirect=%2Feurostat%2Fweb%2Ftransport%2Fpublications
[5] http://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-14-007?inheritRedirect=true&redirect=%2Feurostat%2Fweb%2Ftransport%2Fpublications

3. STATISTISCHE ERGEBNISSE[6]

3.1. TRENDS IM BEREICH STRAßENGÜTERVERKEHR IN DER EU

Innerhalb der Europäischen Union entfällt der größte Teil der mit Binnenverkehrsträgern durchgeführten Güterbeförderung auf den Güterkraftverkehr (rund 75 %; diese Zahl blieb in den letzten zehn Jahren relativ stabil). Im Jahr 2015 stieg der Güterkraftverkehr in der EU, gemessen in Tonnenkilometern, gegenüber 2014 um 2,4 %. Dennoch lag er damit immer noch 7,6 % unter dem Vorkrisen-Höchststand von 2007 und nur leicht über dem Wert für 2010 (0,7 %).

Auf die inländischen Unternehmen entfielen etwa zwei Drittel des gesamten nationalen Güterkraftverkehrs, während die Kabotage-Durchdringungsrate 2015 bei ca. 3 % lag, d. h., durchschnittlich 3 % des nationalen Güterkraftverkehrs in der EU erfolgten durch ausländische Verkehrsunternehmen.

Die Vertiefung der Integration des EU-Binnenmarktes führt beim internationalen Güterkraftverkehr zu höheren Wachstumsraten als beim nationalen Straßengüterverkehr. Zwischen 2005 und 2015 ging die Zahl der Tonnenkilometer, die im nationalen Güterkraftverkehr auf inländische Verkehrsunternehmen entfielen, um 6,5 % zurück, während der Anteil internationaler Transportunternehmen (einschließlich Kabotage) um 14,9 % stieg.

3.2. DATENVERBREITUNG

3.2.1. Eurobase-Verbreitungstabellen

Aggregierte Daten werden sofort nach den Validierungsprüfungen in Eurobase, die Referenzverbreitungsdatenbank der Kommission (Eurostat), eingespeist. Somit stehen den Benutzern detaillierte statistische Tabellen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 6/2003 der Kommission vom 30. Dezember 2002 über die Verbreitung der Statistik des Güterkraftverkehrs[7] für jene Daten zur Verfügung, die im Rahmen der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 für den Zeitraum ab 1999 übermittelt wurden.

3.2.2. Veröffentlichungen

Im Rahmen der Reihe *Statistics Explained*[8] erstellt die Kommission Artikel zu folgenden Themen:

- Allgemeine Trends im Güterkraftverkehr
- Güterkraftverkehr nach Fahrzeugmerkmalen
- Güterkraftverkehr nach Routenmerkmalen
- Güterkraftverkehr nach Güterart

[6] Statistische Daten und Trendanalysen sind auf der Website der Kommission (Eurostat) abrufbar unter (http://ec.europa.eu/eurostat), die einschlägigen Berichte der Kommission (GD MOVE) unter (https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/mobility-package-overview-of-the-eu-road-transport-market-in-2015.pdf).

[7] Verordnung (EG) Nr. 6/2003 der Kommission vom 30. Dezember 2002 über die Verbreitung der Statistik des Güterkraftverkehrs (Text von Bedeutung für den EWR), ABl. L 1 vom 4.1.2003, S. 45-49.

[8] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Transport

Diese Artikel werden jährlich aktualisiert, sobald die Datenerfassung für ein bestimmtes Bezugsjahr abgeschlossen ist.

Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 557/2013 der Kommission vom 17. Juni 2013 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 223/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über europäische Statistiken in Bezug auf den Zugang zu vertraulichen Daten für wissenschaftliche Zwecke[9] werden die Mikrodaten zum Güterkraftverkehr anonymisiert und Forschern als Dateien zur wissenschaftlichen Verwendung zur Verfügung gestellt.

4. WEITERE ENTWICKLUNG DES GÜTERKRAFTVERKEHRS IN DER EU

2015 und 2016 fanden mehrere Taskforce- und Arbeitsgruppensitzungen statt. Dort sollten Möglichkeiten zur Verbesserung der Datenqualität und zur Verringerung des Aufwands bei der Datenerfassung untersucht und vorgeschlagen werden. Ferner sollte erörtert werden, ob eine verpflichtende Erfassung von Leerfahrtendaten und die Erfassung von Daten über den Kraftstoffverbrauch von Lastkraftwagen durchführbar sind. Auf diesen Sitzungen wurde eine Vielzahl von Bereichen ermittelt, in denen vorhandenes Fachwissen dazu beitragen kann, die Datenqualität zu verbessern und den Aufwand bei der Datenerfassung zu verringern:

- Meldung von nicht genutzten Fahrzeugen
- Vereinfachung des Erhebungsfragebogens
- Nutzung von Verwaltungsdaten
- Vergleichende Beurteilung der Erhebungsergebnisse
- Verwendung neuer Verfahren zur Meldung der Erhebungsdaten

In der letzten Fassung des Handbuchs für die Güterkraftverkehrsstatistik präsentierte die Kommission für die genannten Bereiche bewährte Verfahren aus ausgewählten Mitgliedstaaten. Damit wird die weitere Entwicklung der Güterkraftverkehrsstatistiken unterstützt, die Datenqualität verbessert und der Meldeaufwand verringert. Aufgrund des entsprechend höheren Aufwands bei der Meldung zögern die Mitgliedstaaten noch, einer verpflichtenden Erfassung von Leerfahrtendaten (derzeit ist diese freiwillig) und einer Erfassung von Daten über den Kraftstoffverbrauch von Lastkraftwagen zuzustimmen. Gleichzeitig wurde in den letzten Jahren beobachtet, dass sich die Verfügbarkeit der von den Mitgliedstaaten freiwillig gemeldeten statistischen Daten verbessert hat. Außerdem bemüht man sich auf dem Gebiet der Energiestatistik darum, detailliertere Daten zum Kraftstoffverbrauch im Verkehrssektor zu produzieren und für Kohärenz mit den Gesamtenergiebilanzen zu sorgen.

[9] Verordnung (EU) Nr. 557/2013 der Kommission vom 17. Juni 2013 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 223/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über europäische Statistiken in Bezug auf den Zugang zu vertraulichen Daten für wissenschaftliche Zwecke und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 831/2002 der Kommission (Text von Bedeutung für den EWR), ABl. L 164 vom 18.6.2013, S. 16-19.

5. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die mit der Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 gewonnenen Erfahrungen und die dabei erzielten Ergebnisse können weitgehend positiv beurteilt werden. Mit den auf nationaler Ebene und auf Kommissionsebene für die weitere Statistikproduktion zugewiesenen Mitteln konnten vergleichbare und hochwertige Ergebnisse erzielt werden. Die Kommission unterstützt die Mitgliedstaaten bei der Durchführung der Verordnung und der Produktion hochwertiger Statistiken. Sie hat ein Informationssystem entwickelt und weiter betrieben sowie die Kommunikationsaktivitäten ausgebaut, um den Aufwand für die Meldeländer auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Ferner hat sie durch die Veröffentlichung von auf nationaler Ebene bewährten Verfahren Wege aufgezeigt, wie sich die Datenqualität weiter verbessern lässt und der mit Datenerfassung und -meldung verbundene Aufwand verringert werden kann.

Die Verordnung hat sich durch die Vermeidung von Doppelarbeit als effizientes und effektives Instrument für die Produktion hochwertiger, zuverlässiger und vergleichbarer Güterkraftverkehrsstatistiken sowohl auf EU- als auch auf nationaler Ebene erwiesen. In einem Mitgliedstaat wurde die nationale Erhebung zum Güterkraftverkehr durch die Güterkraftverkehrserhebung nach der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 ersetzt. Die Kommission forderte die anderen Mitgliedstaaten auf, diesem Beispiel zu folgen. Die auf diese Weise erstellten Statistiken werden zur Überwachung und Beurteilung der politischen Konzepte im Bereich Güterkraftverkehr auf nationaler und EU-Ebene regelmäßig herangezogen.